Transporte	120
V) Melhoramentos locais:	
1. Urbanização, incluindo a construção de edifícios públicos ou de utilidade geral	25
2. Saneamento de pântanos e outros melhoramentos na cidade de S. Tomé	10
Total	155

IV

Angola

§ 1.º

Generalidades

1. A estrutura de um Plano de Fomento para um território no estado de desenvolvimento em que se encontra Angola pode desdobrar-se, num critério simplista, em dois grupos de empreendimentos: os que se destinam a *efectuar* o povoamento e os que pretendem *confirmar* o povoamento.

Seria utópico pensar que todo o povoamento em África deveria ser dirigido em alto grau pelo Estado. Não há recursos que cheguem para tanto; não há a possibilidade de criar condições económicas que permitam a brusca injecção de multidões de novos colonos.

Julga-se realista decidir que, na medida dos recursos e no âmbito das condições económicas, o Estado fomente directamente o povoamento. Uma política de povoamento deve basear-se numa ciência de povoamento, cujas leis deverão ser respeitadas sob pena de fracasso, mas, obedecendo às leis, podem dominar-se os fenómenos.

A intervenção directa do Estado para povoar dificilmente se adapta à indústria. Não é possível ao Estado criar por si os grandes estabelecimentos industriais que absorveriam a mão-de-obra branca que a agricultura pode atrair. A melhor demonstração deste facto faz-se por uma simples pergunta: quais as indústrias que neste momento o Estado poderia criar em Angola para colocar o número de colonos previsto para os empreendimentos agrícolas? Duvida-se de que possa ser dada resposta satisfatória.

Não significa isto que não se fomente a industrialização nem que se suponha inadmissível vir ela a constituir um eficacíssimo meio de povoamento, mas apenas que o modo de o Estado actuar é diverso e há necessidade de reunir certo número de condições, que só neste momento começam a verificar-se.

2. As populações nativas não são esquecidas neste Plano, como não o foram no Plano anterior, embora nenhuma rubrica se lhes aplique exclusivamente.

Pareceu que os beneficiários dos empreendimentos previstos são todas as pessoas que vivam em Angola, qualquer que seja a sua raça, e que especificar certas rubricas como destinadas exclusivamente aos indígenas permitiria a dedução errada de que as outras beneficiam apenas a população branca.

Não quer isto dizer, porém, que parte de algumas rubricas não sejam aplicadas só a indígenas, como a natureza das coisas afinal exige, pois, por exemplo, a execução de um plano escolar para a fase de adaptação é obra que directamente lhes interessa.

Os empreendimentos que aparecem sob a rubrica «Povoamento» são aqueles em que se considera dominante este aspecto. Poderiam ser encarados também pelo ângulo do fomento da produção, pois não se querem colonos inactivos nem se duvida de que a sua actividade reforça a produção.

Os aproveitamentos hidroagrícolas propostos justificar-se-iam amplamente se apenas fosse calculada a sua rentabilidade económica imediata.

3. Espera-se que a contribuição deste Plano para a industrialização de Angola seja decisiva.

Não pode haver indústria moderna sem energia eléctrica abundante e barata e o melhor contributo que o Estado pode fornecer para a industrialização é, portanto, fomentar a produção e distribuição de energia.

Se o Estado não tivesse encontrado empresas particulares que se propusessem este objectivo, deveria tomá-lo a seu cargo; tendo-as encontrado, necessita ainda de dar algum auxílio. Pelo que respeita à construção da barragem e central de Cambambe, no rio Cuanza, entende-se que deve repousar principalmente sobre investimentos privados, mas como as empresas cujas obras sejam incluídas no Plano de Fomento gozarão de tra-

tamento especial, para este efeito se inscreve o empreendimento.

Quanto às linhas de transporte de energia em alta tensão, o problema é diferente, pois em toda a parte o Estado participa na sua construção. A forma de participação será oportunamente fixada.

Para os mesmos efeitos de prioridade no mercado de capitais se inscreve no Plano uma indústria de base — a do alumínio.

4. É muito grande o investimento previsto em comunicações e transportes. O plano rodoviário de Angola está a ser estudado com o pormenor técnico e económico exigido pela recente legislação. Na preparação do Plano de Fomento foi encarecida por todas as entidades a necessidade de consignar a este objectivo o máximo de recursos compatíveis com as possibilidades materiais de execução dos estudos e obras.

Relativamente aos caminhos de ferro e portos, deseja-se apenas acentuar, nesta justificação global, que as considerações de ordem interna até hoje dominantes para Angola são agora acompanhadas por preocupações de natureza internacional. Por Angola faz-se já o escoamento de mercadorias da Rodésia e do Congo Belga, que utilizam a linha concedida à Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, mas dois novos problemas de grande acuidade surgiram nos últimos anos: a ligação da Rodésia com o Atlântico por nova via e a ligação do porto de Luanda com a rede nacional belga.

No seguimento da nossa política tradicional, temos oferecido as facilidades que o nosso território proporciona, como as relações de boa vizinhança determinam, e neste momento podemos prever a necessidade de dois investimentos em caminhos de ferro, com as consequentes repercussões nas facilidades portuárias.

Um deles — levar até à fronteira o caminho de ferro do Congo — pode já ser considerado com elevado grau de certeza, pois conversas de Dezembro de 1957 com uma delegação belga mostram que os Belgas estão persuadidos da necessidade da ligação do Congo Belga com o porto de Luanda.

O segundo — ligação das linhas do Sul de Angola com a rede ferroviária rodesiana — não alcança ainda o mesmo grau de certeza, por os estudos rodesianos

estarem atrasados e a construção da linha no território da Rodésia depender de circunstâncias ainda não esclarecidas.

5. Na província de Angola existem desde 1938 Planos de Fomento. Com efeito, o Decreto-Lei n.º 28 924, de 16 de Agosto de 1938, aprovou um plano de aplicação do Fundo de Fomento para os anos de 1939 a 1945; a Portaria Ministerial n.º 9, de 23 de Outubro de 1945, aprovou um novo plano, que vigorou de 1946 a 1950, e a que outro se seguiu, aprovado pelo Decreto n.º 38 322, de 5 de Julho de 1951.

Na vigência deste foi elaborado o I Plano de Fomento, para o qual, a partir de 1953, transitaram alguns dos empreendimentos naquele contidos. Passaram, portanto, a vigorar simultâneamente dois Planos — o do Fundo de Fomento de Angola e o nacional.

Em 1955, terminado o plano do Fundo de Fomento, ponderou-se que não podiam ser interrompidas as obras em curso, mas que, por outro lado, poderiam resultar inconvenientes desta simultaneidade de planos, e, assim, o Decreto n.º 40 476, de 30 de Dezembro de 1955, fez coincidir os termos de ambos, fixando para o primeiro uma duração de três anos.

É, pois, altura de decidir se devem manter-se em Angola, separadamente, depois de 1958, o Plano do Fundo de Fomento e o II Plano de Fomento Nacional.

A resposta deve ser negativa, pois o segundo pode abranger as principais obras que o primeiro incluía e, quanto a algumas cuja natureza não permita a mesma solução, é possível continuá-las sem necessidade de manter aquela duplicação.

§ 2.º

Justificação dos empreendimentos

I) **Conhecimento científico do território**

1. Cartografia geral

6. A valorização económica dos territórios deve apoiar-se em cartas de escala e rigor convenientes, que permitam avaliar das possibilidades e perspectivas dos empreendimentos que se pretende realizar.

A falta de um levantamento geral obrigou a assentar parte dos empreendimentos realizados em elementos expeditos ou parcelares que, por vezes, não permitem uma visão completa dos problemas no seu conjunto e a sua integração num plano geral de realizações.

Para obviar a este inconveniente e intensificar a cartografia, o Governo mandou incluir no Plano de Fomento de Angola verbas importantes para o levantamento geográfico e cadastral, que está sendo executado pela missão geográfica de Angola (geodesia e astronomia) e serviços de agrimensura da província, que foram equipados com a necessária aparelhagem.

No plano aprovado prevê-se o levantamento de uma área de cerca de 630 000 km² — toda a zona a oeste do meridiano 18° E. G. —, pouco mais que metade da superfície de Angola, a realizar pelos métodos clássicos e processos fotogramétricos, sendo a fotografia em parte realizada por empresas especializadas. As cartas serão à escala de 1 : 100 000.

Este plano é estimado em 110 000 contos.

Mas o problema é tão premente que se julga útil encarar neste II Plano de Fomento também o levantamento e elaboração das respectivas cartas da zona este do meridiano 18° E.G., recorrendo-se a novos métodos electrónicos para executar o apoio trigonométrico e fotogramétrico, por não ser fácil nem económico estabelecer com rapidez a cobertura geodésica desta região, onde pràticamente nada foi feito.

Haverá que recorrer para este trabalho a empresa especializada idónea, prevendo-se, com base em proposta existente, que o encargo será da ordem dos 140 000 contos.

2. Estudos geológicos

7. São insuficientes, e, por vezes, vagos, os conhecimentos dos recursos e possibilidades mineiras do subsolo; a vastidão da província justifica que se prossigam e completem os trabalhos já realizados, com vista a obter os elementos que permitam elaborar a carta geológica.

O programa que se pretende executar deve apoiar-se na cartografia e fotogrametria à medida que se forem concluindo.

Nas zonas de interesse especial que se forem reconhecendo far-se-ão estudos mais completos, quando se reconheça necessário.

Para esta finalidade se prevê a verba de 30 000 contos.

3. Estudos pedológicos

8. A missão de pedologia de Angola da Junta de Investigações do Ministério do Ultramar já fez o reconhecimento geral da província, tendo começado os levantamentos sistemáticos por distrito. É para o prosseguimento deste trabalho que se previu a verba de 15 000 contos.

II) Aproveitamento de recursos

1. Agricultura, silvicultura e pecuária

9. *a) Estudo e aproveitamento dos meios de obtenção de água doce.* — A pesquisa e captação de águas subterrâneas, especialmente nas zonas áridas, tem fundamental importância. Os trabalhos executados no baixo Cunene e Cuamato e na zona costeira para abastecimento das pescarias mostram a conveniência de prosseguir a obra realizada.

O fornecimento de água às populações indígenas e a dessedentação dos gados e ainda a pesquisa de água ao longo das linhas férreas são uma necessidade tão evidente que dispensa profusa justificação.

Os resultados obtidos aconselham o prosseguimento deste empreendimento, para o que se prevê uma verba de 30 000 contos.

10. *b) Fomento agrário e florestal.* — A verba destinada a fomento agrário será aplicada de forma a visar o rápido aumento da produção agrícola, tanto europeia como indígena, e a evitar as consequências desastrosas, para a produção e para o solo, de deficientes técnicas de cultivo.

A recente reorganização dos serviços de agricultura fornecerá os meios permanentes de actuação, mas por

força do Plano far-se-á um esforço especial no caminho da solução de tais problemas. O programa, que depois será pormenorizado, compreende a ocupação técnica do território, estabilização da agricultura indígena, defesa contra a erosão, assistência técnica, mecanização, determinação das culturas adaptáveis às regiões e condições económicas das explorações agrícolas.

Merece uma palavra especial a campanha iniciada, com prometedores resultados, da estabilização da agricultura indígena, que muito poderá contribuir para o aumento e disciplina da produção indígena, como já se verifica em alguns distritos, além de outros benefícios de ordem social.

No sector florestal não é possível empreender agora a obra definitiva de que carece Angola. Já reorganizados os serviços de florestas, publicar-se-á em breve a nova legislação florestal, de que se espera obter melhoria da conservação do revestimento vegetal do solo e da exploração da floresta. Este Plano também só encara a imediata realização de alguns objectivos fundamentais que permitam retirar da nova legislação o devido proveito.

11. *c) Fomento pecuário.* — O reconhecimento geral e o inventário do armentio é basilar para se poder avaliar do valor económico e perspectivas do futuro.

Os estudos, pesquisas e experimentação são essenciais para uma segura política de fomento pecuário.

A expansão pecuária deve basear-se nas explorações pecuárias ou agro-pecuárias, montadas em bases técnicas, contribuindo a pecuária indígena com fêmeas de *stock*.

O combate às epizootias não carece de ser justificado.

Tudo isto, além de muitas outras medidas de fomento, exige da parte do Estado, além da acção normal dos serviços, um impulso decidido, para a realização do qual se inscrevem 100 000 contos.

2. Electricidade e indústrias

12. *a) Produção, transporte e grande distribuição de energia eléctrica. Construção do 1.º escalão do aproveitamento hidroeléctrico do rio Cuanza.* — Foram

feitos detalhados e completos estudos para o aproveitamento hidroeléctrico da parte média do rio Cuanza, em cuja base assentou o contrato de 18 de Setembro de 1956, que concedeu o aproveitamento hidroeléctrico, no seu 1.º escalão — Cambambe —, à Sociedade Nacional de Estudos e Financiamento de Empreendimentos Ultramarinos (Sonefe), que deverá iniciar a construção em Maio de 1958, para concluir em fins de 1962.

A escolha da localização deste 1.º escalão baseou-se no seguinte:

1) Ser o local mais próximo do principal consumidor: Luanda;
2) Não comprometer o esquema dos aproveitamentos a realizar a montante.

A construção efectuar-se-á por fases, adaptando a produção às previsões do consumo.

Contando com a instalação da indústria do alumínio, a 1.ª fase representa um investimento de 750 000 contos, para uma produção de 700 000 000 kWh de energia permanente e de 600 000 000 kWh de energia temporária, durante cerca de onze meses, a um preço médio muito baixo.

Na 2.ª fase, pelo aumento da queda, chegar-se-á à produção de 1 800 000 000 kWh permanentes e 400 000 000 kWh temporários, com um investimento adicional de 500 000 contos.

Numa 3.ª fase, com a regularização do caudal para 400 m^3/s e a construção de barragens de grandes armazenamentos a montante, chegar-se-á a uma produção anual permanente de 3 500 000 000 kWh.

A inclusão desta rubrica no Plano de Fomento destina-se apenas a consideração global de financiamento, visto ser executada por uma empresa particular.

13. *Participação na construção de redes de transporte e grande distribuição.* — Dos três grandes aproveitamentos hidroeléctricos realizados — Mabubas, Bióp io e Matala —, só o último oferece disponibilidades de energia, por não ser provável que Sá da Bandeira e Moçâmedes absorvam, a curto prazo, a totalidade da energia produzida.

O aumento do consumo de energia em Luanda leva a considerar que as Mabubas estarão saturadas em 1959 e as perspectivas do futuro, pela instalação de novas indústrias, asseguram o consumo de parte apreciável da energia a produzir em Cambambe.

Mas a saturação prevista das Mabubas, Biópio e Matala criará sérias dificuldades ao desenvolvimento da província se não se fizer a interligação destas centrais com Cambambe, facilitando o fornecimento de energia eléctrica a uma vasta zona da província.

Estudou-se o plano das linhas a construir e respectivas subestações, estimando-se o investimento em 800 000 contos. Para comparticipação do Estado em algumas delas inscreve-se uma verba de 240 000 contos.

14. *b) Minas.* — Cada vez é mais acentuada a necessidade de conhecer os recursos minerais de Angola.

Ao Estado compete estimular o aproveitamento do subsolo, apressando a valorização das riquezas latentes, para o que há que intensificar os reconhecimentos e prospecção, contando gastar-se 30 000 contos neste hexénio.

15. *c) Pesca (estudo, planeamento e apoio técnico à indústria da pesca).* — A pesca e as indústrias derivadas do aproveitamento dos seus produtos têm na economia de Angola posição de destacado relevo.

Em 1956, o valor das exportações dos derivados da pesca (conservas, peixe seco, farinha e óleo) atingiu 322 289 contos, cerca de 10 por cento do total das exportações da província nesse ano.

Mas, para que esta indústria se desenvolva em bases sólidas e técnicas que permitam satisfazer as exigências dos mercados, é indispensável fazer estudos mais completos e sob aspectos diferentes daqueles que cabe à missão de biologia marítima executar.

Neste sentido, e para participação nos investimentos básicos da indústria, se previu uma verba de 50 000 contos.

16. *d) Indústrias-base (alumínio).* — A perspectiva da existência a curto prazo (fins de 1961) e a baixo preço de energia eléctrica interessou os meios indus-

triais, havendo uma empresa que pretende instalar-se em Angola para a produção de alumínio com base inicialmente em alumina importada.

A produção prevista é da ordem das 50 000 t anuais (dividida, se necessário for, em duas fases), o que representará um apreciável consumo de energia eléctrica e contribuirá para o melhor aproveitamento da energia a produzir em Cambambe.

A inclusão desta rubrica no Plano de Fomento destina-se apenas a garantir à empresa tratamento especial, uma vez que a instalação da indústria será da iniciativa particular.

III) Povoamento

17. Em matéria de povoamento prevêem-se as seguintes obras:

1) Continuação da colonização do vale do Cunene e acabamento das obras de adaptação ao regadio;
2) Desenvolvimento do colonato da Cela;
3) Aproveitamento hidroagrícola dos vales do Cuanza e Bengo e obra de povoamento.

Delas se dá sucinta referência.

1. Vale do Cunene (85 000 contos)

18. Completando-se na vigência do I Plano de Fomento o aproveitamento hidroeléctrico do rio Cunene e a montagem da linha de alta tensão para Sá da Bandeira e Moçâmedes, só resta no II Plano concluir as obras de adaptação ao regadio e completar a obra de povoamento.

No final de 1958 ficam instalados neste colonato — aldeias de Matala, Algés-o-Novo, Vila Folgares e do Freixial — 200 famílias.

2. Colonato da Cela (450 000 contos)

19. O colonato da Cela tem presentemente ocupadas e em pleno trabalho onze aldeias (Vimieiro, Freixo, Santiago da Adaganha, Pena, Santa Isabel, Monsanto, Gradil, Carrasqueiro, Lardosa, Sé Nova e Vila Viçosa),

com 290 famílias, devendo até fins de 1958 ser ocupadas mais três aldeias (Macedo de Cavaleiros, Alqueidão e Melo), cujos trabalhos estão muito adiantados.

O núcleo central — Vila de Santa Comba —, sede do colonato, está pràticamente concluído na sua 1.ª fase.

Pretende-se neste hexénio aumentar para 2000 o número de famílias do colonato. Para o efeito haverá necessidade de preparar 45 000 ha de terra, além das instalações, acessos, etc.

3. Aproveitamento hidroagrícola dos vales do Cuanza e Bengo (550 000 contos)

20. A região compreendida entre os cursos inferiores dos rios Cuanza e Bengo mede cerca de 500 000 ha, dos quais 300 000 ha agricultáveis, e, destes, 200 000 ha próprios para rega.

Os estudos realizados pela Hydrotechnic Corporation e pela brigada de técnicos portugueses que a substituiu concluíram pela conveniência do aproveitamento duma área de 100 000 ha de terreno seleccionados, que se considera correspondam às necessidades de abastecimento do mercado de Luanda e regiões próximas em produtos alimentares (leite e derivados, frescos e frutas, milho, mandioca, batata, feijão e produção de carne) e para o abastecimento do mercado metropolitano (algodão, açúcar e tabaco). É de prever também a necessidade de abastecimento do mercado do Congo Belga, depois de feita a ligação ferroviária Luanda-Léopoldville.

Esta obra conjuga-se com a de aproveitamento hidroeléctrico do rio Cuanza (Cambambe), que lhe fornecerá energia eléctrica, indispensável à irrigação, a baixo preço.

Não se podendo dispor agora dos 1 100 000 contos julgados necessários para o aproveitamento de 50 000 ha, atribuem-se, para início do empreendimento, 550 000 contos.

IV) Comunicações e transportes

1. Execução do plano rodoviário

21. No caso de Angola, como, aliás, em todos os territórios subdesenvolvidos que já possuem alguns caminhos de ferro, a primazia da construção de estradas deve

ser dada àquelas que completam as linhas férreas, trazendo para estas os produtos a transportar. O Decreto n.º 40 569, de 13 de Abril de 1956, fixa as normas para a elaboração e execução dos planos rodoviários, que devem ser aprovados pelo Governo.

Pelos estudos já efectuados estima-se possível acelerar o ritmo actual da construção e pavimentação, e por essa razão se prevê uma verba de 780 000 contos.

2. Transportes ferroviários

22. Em matéria de caminhos de ferro, o II Plano de Fomento limita-se a prosseguir e concluir as obras previstas e que não se acabarem até ao final do I Plano, e nestas condições se consideram:

23. *a*) *Caminho de ferro de Luanda.* — Conclusão da rectificação do traçado, alargamento da bitola da via de 1 m para 1,067 m, balastragem, construção dos edifícios necessários à exploração, apetrechamento, equipamento e aquisição de material circulante. Conclusão e assentamento de via no troço de Malanje a Caculama, na extensão de 65 km.

Os trabalhos de alargamento começaram já e dentro da vigência do I Plano adquiriu-se todo o material de via (carris, travessas, pregações) necessário para reforço e substituição do que não for aproveitável.

Do prolongamento para além de Malanje, foram executadas já as terraplenagens de 65 km até Caculama, que convém aproveitar, assentando a linha e concluindo o que falta, que é muito pouco.

A verba prevista, de 180 000 contos, é suficiente para o plano de trabalhos estabelecido.

24. *b*) *Caminho de ferro do Congo.* — A ligação desta linha férrea com a linha Matadi-Léopoldville, cujo interesse foi focado na reunião mista luso-belga realizada em Bruxelas em Dezembro de 1957, vem dar maior relevo e um novo aspecto à obra que está em curso, e que, por aquele facto, interessa activar.

Para a construção até à fronteira, aquisição de material circulante, equipamento e apetrechamento se prevê a verba de 400 000 contos.

25. *c) Caminho de ferro de Moçâmedes.* — A linha deve atingir Serpa Pinto — a 752 km de Moçâmedes — no fim do ano corrente, como se previu no I Plano de Fomento.

Há, porém, que completar a obra, fazendo a balastragem da via (conclusão), construção de obras complementares (edifícios, drenagem, esgotos) e a rectificação do traçado na Pambala e Caculavar, para melhoria e uniformidade de características.

A nossa decisão sobre o prolongamento para além de Serpa Pinto não pode ser formada antes de conhecidos os resultados dos estudos que estão a ser realizados pelo Governo da Federação das Rodésias sobre a ligação das duas redes ferroviárias, no seguimento de conferências realizadas em Julho de 1957, mas há que completar já os projectos até à fronteira.

Para as obras complementares e estudos se prevê a verba de 150 000 contos.

26. *d) Caminho de ferro dos Tigres.* — Nesta linha só se considera a continuação dos estudos definitivos, para o que se prevê a verba de 15 000 contos.

3. Transportes fluviais (obras e meios de transporte)

27. É sabida a possibilidade de integrar no plano geral de transportes das províncias alguns dos seus rios que, em troços apreciáveis, são navegáveis ou fàcilmente susceptíveis de sê-lo. São poucos os reconhecimentos e estudos feitos; mas, como factor importante que é, julga-se conveniente fazer o estudo desses rios e apetrechá-los, trabalho já iniciado para o Chiloango, o Cubango e o Cuando. A verba prevista, de 12 000 contos, permite encarar este problema por forma prática.

4. Portos marítimos

28. O desenvolvimento económico da província e a expansão de produção exigem que se melhorem os portos que são utilizados para a movimentação das mercadorias e esta política de valorização tem de prosseguir para acompanhar o crescimento da produção que neste Plano se procura realizar.

29. *a*) *Porto de Luanda.* — As perspectivas de um aumento substancial de carga a manusear, não só pela exportação de grandes quantidades de minérios (ferro e manganés), mas também resultante da ligação deste porto à linha de Matadi-Léopodville, aconselham a ampliar o actual cais, construir o segundo travessão e melhorar o apetrechamento mecânico.

A protecção da zona portuária da baía de Luanda impõe a continuação dos trabalhos de defesa litoral em curso na ilha, custeados actualmente pelo Plano de Fomento de Angola, que cessará.

A verba prevista, de 130 000 contos, permite realizar os trabalhos indicados.

30. *b*) *Porto do Lobito.* — O movimento do porto do Lobito atingiu já 1 400 000 t, das quais cerca de 60 por cento de carga em trânsito de ou para o Congo Belga e Rodésias. Os trabalhos realizados (aumento do cais, silo para cereais, instalação mecânica para minérios) permitem atender ao aumento provável do tráfego nos próximos anos. Há, no entanto, que completar certas instalações do porto, como a gare de triagem, parque de reservatórios para combustíveis líquidos (que hoje ocupam uma zona necessária ao restante tráfego), terraplenos de acesso à zona de construção de uma doca seca, já prevista no arranjo geral da baía.

A verba, de 100 000 contos, prevista é suficiente para o efeito.

31. *c*) *Porto de Moçâmedes.* — Na 1.ª fase das obras não se previu o devido apetrechamento mecânico do porto, o que terá de ser considerado agora.

Uma pequena ampliação do cais também terá de fazer-se se a exploração das minas de Cassinga trouxer a este porto a tonelagem que se espera. Há ainda que considerar a construção de novo acesso ferroviário ao porto. Para ampliação do cais acostável, ponte-cais para combustíveis líquidos, instalações complementares e apetrechamento e novo acesso ferroviário se prevê uma verba de 100 000 contos.

32. *d*) *Porto dos Tigres.* — Mantêm-se os estudos e elaboração do projecto das obras a realizar na baía dos Tigres, aos quais se destinam 10 000 contos.

33. *e) Melhoramentos e apetrechamento de portos secundários.* — Ao longo dos 1650 km de costa marítima, Angola possui, além dos quatro grandes portos — Luanda, Lobito, Moçâmedes e Tigres —, dez portos secundários de certo tráfego — Nóqui, Landana, Cabinda, Ambrizete, Ambriz, Porto Amboim, Novo Redondo, Benguela e Porto Alexandre.

Nalguns já se fizeram pontes-cais devidamente apetrechadas (Nóqui, Landana e Cabinda); noutros há que substituir o que existe e dotá-los dos indispensáveis elementos, com base nos estudos feitos ou a fazer.

A verba prevista, de 30 000 contos, já permite fazer, neste aspecto, algo de útil.

5. Obras fluviais e fluviomarítimas do Chiloango

34. A necessidade de resolver o problema dos transportes, essencial à valorização económica do distrito de Cabinda, impôs a criação de uma brigada para estudo do problema e soluções a adoptar.

Dos primeiros resultados desses estudos se considera de executar na 1.ª fase as obras marítimas e fluviais indispensáveis para o acesso da navegação de cabotagem ao rio Chiloango, como elemento-base do sistema de transportes.

Para os trabalhos de fixação e desobstrução da foz, abertura do canal e bacias de viragem se prevê uma verba de 60 000 contos, que também comportará o prosseguimento dos estudos.

6. Transportes aéreos

35. A forma como têm evoluído os transportes aéreos na província, explorados pelo Estado, que hoje ligam, com toda a regularidade, os principais centros populacionais, exige que se dêm os meios indispensáveis aos serviços para que estes correspondam ao que lhes é exigido.

Há que aumentar, reforçar e construir pistas, adquirir e montar as radiocomunicações e radioajudas e equipar convenientemente os aeródromos.

As carreiras existentes e, ainda, aquelas que devem ser acrescentadas exigem a aquisição de novos aviões.

Para tal objectivo se prevêm neste Plano duas verbas, respectivamente:

a) Construção e melhoramento de aeródromos, pistas e radioajudas, com uma previsão de 60 000 contos;

b) Aquisição de aviões, com uma previsão de 80 000 contos.

7. Telecomunicações

36. O problema das telecomunicações nas províncias ultramarinas não precisa de ser encarecido; a eficiência de uma boa rede de comunicações telegráficas, radiotelegráficas e radiotelefónicas é a base de um dos mais importantes factores do desenvolvimento económico.

O programa de renovação das linhas telegráficas, das instalações de radiocomunicações e das redes de feixes hertzianos, em curso já, é tarefa que exige para a província, pela sua vastidão, avultadas somas.

No presente Plano não foi, contudo, possível dispor para este fim de mais de 40 000 contos.

V) Instrução

1. Bolsas de estudo para especialização de técnicos

37. O desenvolvimento dos Planos de Fomento e o progresso da província agravam cada vez mais o problema da falta de técnicos especializados.

A forma mais prática de os obter consiste em conceder bolsas de estudo, com o compromisso de prestação de serviço na povíncia durante alguns anos. A verba de 6000 contos permite iniciar este sistema.

2. Construção e equipamento de instalações escolares

38. Há ainda muito que fazer para que as escolas estejam instaladas nas condições pedagógicas indispensáveis, evitando as precárias instalações em casas alugadas, e para apertar a malha da ocupação escolar, principalmente no ensino primário, incluindo o que hoje se chama rudimentar.

Os 150 000 contos inscritos serão gastos de harmonia com um plano a estabelecer.

VI) Melhoramentos locais

1. Participação no estudo, projecto e execução de obras de interesse local

39. Desde 1946 que se iniciou em Angola a política de comparticipação, que pode atingir 75 por cento do custo total no estudo, projecto e execução de melhoramentos locais, considerando-se como tais abastecimento de água às povoações, fornecimento de energia eléctrica, esgotos e obras de saneamento nos centros urbanos, construção de bairros operários e de casas económicas.

Numerosas foram as obras já realizadas sob este regime de comparticipação, cujo reflexo nas condições de vida dos aglomerados populacionais é considerável. Há toda a conveniência não só em prosseguir, mas até em ampliar este sistema de fomentar o progresso dos centros urbanos, no qual se despenderão 100 000 contos.

VII) Equipamento dos serviços públicos

1. Instalação e apetrechamento do Laboratório de Engenharia Civil

40. O Laboratório de Engenharia Civil existente em Angola, conquanto já em actividade, não possui ainda as condições e apetrechamento indispensáveis para o muito que os múltiplos trabalhos e estudos em curso dele exigem. Julga-se que 20 000 contos serão nele gastos com grande utilidade.

Investimentos

	Milhares de contos
I) Conhecimento científico do território:	
1. Cartografia geral	250
2. Estudos geológicos	30
3. Estudos pedológicos	15
II) Aproveitamento de recursos:	
1. Agricultura, silvicultura e pecuária:	
a) Estudo e aproveitamento dos meios de obtenção de água doce	30
A transportar	325

Transporte	325
b) Fomento agrário e florestal	350
c) Fomento pecuário	100
2. Electricidade e indústrias:	
a) Produção, transporte e grande distribuição de energia eléctrica—Construção do 1.º escalão do aproveitamento hidroeléctrico no rio Cuanza	P. M.
Participação na construção de redes de transporte e grande distribuição	240
b) Minas	30
c) Pesca (estudo, planeamento e apoio técnico à indústria da pesca) . .	50
d) Indústrias-base (alumínio)	P. M.
III) Povoamento:	
1. Continuação da colonização do vale do Cunene (conclusão das obras de adaptação ao regadio na zona da Matala)	85
2. Desenvolvimento do colonato da Cela	450
3. Aproveitamento hidroagrícola dos vales do Cuanza e Bengo e obra de povoamento	550
IV) Comunicações e transportes:	
1. Execução do plano rodoviário . . .	780
2. Transportes ferroviários:	
a) Luanda	180
b) Congo	400
c) Moçâmedes	150
d) Tigres	15
A transportar	3705

Transporte	3705
3. Transportes fluviais (obras e meios de transporte)	12
4. Portos:	
a) Luanda	130
b) Lobito	100
c) Moçâmedes	100
d) Tigres	10
e) Melhoramentos e apetrechamento de portos secundários	30
5. Obras fluviais e fluviomarítimas do Chiloango	60
6. Transportes aéreos:	
a) Construção e melhoramento de aeródromos, pistas e radioajudas	60
b) Aquisição de aviões . . .	80
7. Telecomunicações	40
V) Instrução:	
1. Bolsas de estudo para especialização de técnicos	6
2. Construção e equipamento de instalações escolares	150
VI) Melhoramentos locais:	
1. Participação no estudo, projecto e execução de obras de interesse local	100
VII) Equipamento dos serviços públicos:	
1. Instalação e apetrechamento do Laboratório de Engenharia Civil . .	20
Total	4 603